Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 474

Wijziging van de Spoorwegwet ter nadere implementatie van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PbEU 2004, L 64), ter nadere implementatie van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU 2008, L 191) en ter nadere implementatie van artikel 55, derde lid, tweede, derde en vijfde alinea, van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Inleiding

Dit voorstel van wet leidt tot wijziging van de Spoorwegwet ter nadere implementatie van drie richtlijnen:

1. richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PbEU 2004, L 64) (hierna: spoorwegveiligheidsrichtlijn).
   Het betreft met name de implementatie van bepalingen uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn ten aanzien van de maximale termijn waarbinnen de veiligheidsinstantie een besluit moet nemen. De

kst-34474-3
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

regeling in de richtlijn wijkt af van de regeling in de Algemene wet bestuursrecht (Awb);
2. richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking) (PbEU 2008, L 191) (hierna: interoperabiliteitsrichtlijn).
Het betreft met name de implementatie van het onderdeel inzake de (aanvullende) vergunning voor TSI-conforme respectievelijk niet-TSI-conforme spoorvoertuigen;
3. richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343) (hierna: richtlijn 2012/34/EU).
Het betreft de kennis- en ervaringseisen van de toezichthouder op het gebied van spoor (de Autoriteit Consument en Markt (verder: de ACM)), de eis dat een bestuurslid van de ACM zich onthoudt van het nemen van een besluit indien hij een directe of indirecte band met de desbetreffende onderneming had en een zogenaamde afkoelingsperiode.

2. Aanleiding, achtergrond, hoofdlijnen van het wetsvoorstel

Spoorwegveiligheidsrichtlijn

Ten aanzien van de implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn is door de Europese Commissie een pilot uitgevoerd (EU-pilotzaak 5535/13/MOVE inzake niet-naleving van de spoorwegveiligheidsrichtlijn). Tijdens die pilot is aangegeven een aantal onderdelen uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn ten aanzien van de indienststelling van een spoorvoertuig, in wetgeving op te zullen nemen.

Op 22 oktober 2015 heeft de Europese Commissie een met redenen omkleed advies (MROA) uitgebracht (Inbreuknummer 2014/2274) waarin zij constateert dat zij dusver de gewijzigde wetgeving niet heeft ontvangen en er derhalve van moet uitgaan dat Nederland die nog niet heeft vastgesteld. De Commissie is bijgevolg van oordeel dat Nederland niet heeft voldaan aan zijn verplichtingen krachtens artikel 25,derde lid, van richtlijn 2004/49/EG.

In haar reactie van 21 december 2015 op het MROA heeft de Nederlandse regering toegezegd op zo kort mogelijke termijn de toegezegde wetswijziging gevolg te willen geven. Het onderhavige voorstel van wet dient ter uitvoering van de aan de Europese Commissie toegezegde nadere implementatie. De overige bepalingen uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn zijn al in Nederlandse regelgeving geïmplementeerd.

In Nederland is de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) de veiligheidsinstantie. De ILT neemt haar besluiten conform het stelsel van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) binnen een termijn van acht weken. De Awb staat toe deze termijn van acht weken te verlengen tot langer dan de in de artikelen 12, eerste lid, en 17 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn voorgeschreven termijn van vier maanden. In de artikelen 12, eerste lid, en 17 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn wordt een maximale termijn van vier maanden voorgeschreven bij het nemen van besluiten over het al dan niet verlenen van veiligheidsvergunningen en veiligheidscertificaten, die nodig zijn voordat een spoorvoertuig wordt toegelaten op de spoorweginfrastructuur. Met het onderhavige wetsvoorstel wordt aangesloten bij deze voorgeschreven maximale termijn van vier maanden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen beschikkingen op aanvraag en overige beschikkingen. Om de aansluiting met het stelsel van de Awb zoveel mogelijk te behouden zijn de voorge-

stelde bepalingen in de Spoorwegwet zodanig geformuleerd dat de ILT bij beschikkingen op aanvraag alleen bij een eventuele verlenging van de in de Awb voorgeschreven beslistermijn (acht weken) afwijkt van de Awb. In dat geval is de ILT, in afwijking van artikel 4:14 van de Awb, gebonden aan de maximale termijn van vier maanden die door de spoorwegveiligheidsrichtlijn is voorgeschreven. Als de ILT geen gebruik maakt van de mogelijkheid tot verlenging, wordt de beschikking nog steeds binnen de in Nederland gebruikelijke acht weken genomen.
Voor de overige beschikkingen geldt meteen de maximale termijn uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Het onderhavige wetsvoorstel betreft ter nadere implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn alleen een verandering aan de maximale termijn waarop de ILT de genoemde besluiten neemt. Tijdens de pilot is tevens aangegeven dat de onderdelen uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn ten aanzien van de onderzoeksverplichting van het onderzoeksorgaan, de meldingsplicht van een ongeval aan het onderzoeksorgaan en tot wie de veiligheidsaanbevelingen zich richten, expliciet in de nationale regelgeving zullen worden opgenomen. Daartoe is het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid gewijzigd (Stb. 2015, 470).

Tenslotte is tijdens de pilot aangegeven dat het onderdeel uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn binnen welke termijn informatie inzake de instelling van een onderzoek naar het Spoorwegbureau moet worden gestuurd, concreet in de nationale regelgeving wordt opgenomen. Daartoe is de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid gewijzigd (Stcrt. 2015, 13075).

Interoperabiliteitsrichtlijn

Ten aanzien van de implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn is door de Europese Commissie ook een pilot uitgevoerd (EU-pilotzaak 4491/13/MOVE inzake niet-naleving van de interoperabiliteitsrichtlijn). Tijdens die pilot is aangegeven een aantal onderdelen uit de interoperabiliteitsrichtlijn ten aanzien van de indienststelling van een spoorvoertuig, in wetgeving op te zullen nemen.

Op 25 september 2014 heeft de Europese Commissie een MROA uitgebracht (Inbreuknummer 2014/2048) waarin zij constateert dat zij dusver de gewijzigde wetgeving niet heeft ontvangen en er derhalve van moet uitgaan dat Nederland die nog niet heeft vastgesteld. De Commissie is bijgevolg van oordeel dat Nederland niet heeft voldaan aan zijn verplichtingen krachtens artikel 23, derde lid, van richtlijn 2008/57/EG.

In haar reactie van 25 november 2014 op het MROA heeft de Nederlandse regering aangegeven dat zij de urgentie van de wijziging van de Spoorwegwet op het punt van het
vergunningstelsel onderkent. In haar reactie van 21 december 2015 op het MROA van de spoorwegveiligheidsrichtlijn heeft de Nederlandse regering vervolgens gemeld dat, omdat de implementatie van zowel de spoorwegveiligheidsrichtlijn als de interoperabiliteitsrichtlijn wijziging van een aantal dezelfde bepalingen in de Spoorwegwet betreft, is gekozen voor implementatie van beide richtlijnen door middel van één wetsvoorstel. Het doel hiervan is de implementatie te versnellen omdat niet voor de implementatie van elke richtlijn afzonderlijk de formele procedure hoeft te worden doorlopen. Ten gevolge van het bovenstaande duurt het oplossen van het implementatiegebrek bij de interoperabiliteitsrichtlijn langer dan aanvankelijk is aangekondigd.

Het onderhavige voorstel van wet dient ter uitvoering van de aan de Europese Commissie toegezegde nadere implementatie. Het betreft met name de implementatie in de Spoorwegwet van het onderdeel inzake de (aanvullende) vergunning voor TSI-conforme respectievelijk niet-TSI-conforme spoorvoertuigen (de artikelen 5, tweede lid, 11, vierde lid, 20, eerste lid, 21, zevende, achtste en negende lid, 22, tweede lid, onder a, en 23, derde, vijfde en zesde lid, 24, 25, 26, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn).

In de interoperabiliteitsrichtlijn worden onder meer regels voorgeschreven over de eisen waaraan spoorvoertuigen moeten voldoen om in aanmerking te komen voor veiligheidsvergunningen en veiligheidscertificaten en aan welke Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit (TSI's) moet worden voldaan. De interoperabiliteitsrichtlijn bevat een apart hoofdstuk over de indienststelling van spoorvoertuigen. De richtlijn regelt de toestemming tot indienststelling van de afzonderlijke subsystemen waaruit spoorvoertuigen bestaan en de vergunningen voor indienststelling van de spoorvoertuigen als geheel. De interoperabiliteitsrichtlijn kent hierbij een vergunning voor indienststelling en een aanvullende vergunning voor indienststelling. De eerstgenoemde vergunning betreft spoorvoertuigen die nog niet in een lidstaat zijn toegelaten en die nog de gehele toelatingsprocedure moeten doorlopen.[1] De laatstgenoemde vergunning betreft spoorvoertuigen die reeds in een andere lidstaat zijn toegelaten en dus reeds door de nationale veiligheidsinstantie van die andere lidstaat zijn beoordeeld op de toepasselijke TSI's en de nationale toelatingsvoorschriften van die lidstaat.[2] De aanvullende vergunning voor indienststelling ziet daarmee toe op de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de nationale voorschriften van de lidstaat waarvoor de aanvullende vergunning wordt aangevraagd. Het onderscheid tussen de vergunning en de aanvullende vergunning voor indienststelling is reeds in Spoorwegwet geïmplementeerd.

De interoperabiliteitsrichtlijn maakt bij de vergunning voor indienststelling daarnaast onderscheid tussen TSI-conforme spoorvoertuigen en niet-TSI-conforme spoorvoertuigen. De omschrijving van TSI-conforme spoorvoertuigen en niet TSI-conforme spoorvoertuigen in de richtlijn is zeer complex.[3] Bij de oorspronkelijke implementatie in de Nederlandse regelgeving is geen onderscheid gemaakt tussen (aanvullende) vergunningen voor spoorvoertuigen die wel (volledig) conform de TSI's zijn en de (aanvullende) vergunningen voor spoorvoertuigen die niet (volledig) conform de TSI's zijn, omdat dat tot zeer ingewikkelde en moeilijk te hanteren bepalingen in de Spoorwegwet zou leiden.[4] De regeling in de Spoorwegwet heeft wel tot het resultaat geleid dat de interoperabiliteitsrichtlijn voorschrijft.

Op basis van de nu geldende Spoorwegwet en Regeling indienststelling spoorvoertuigen wordt voorafgaand aan de productie van een spoorvoertuig een toetskader vastgesteld waarin per subsysteem wordt bepaald aan welke daarvoor geldende TSI's en nationale voorschriften het betreffende spoorvoertuig moet voldoen om een (aanvullende) vergunning voor indienststelling te kunnen krijgen zodra er, na afloop van het productieproces, een aanvraag hiertoe wordt ingediend. Dit proces verloopt in overeenstemming met de interoperabiliteitsrichtlijn. Er wordt echter in de Nederlandse regelgeving, in afwijking van de interoperabiliteitsrichtlijn, geen expliciete vermelding gemaakt of het spoorvoertuig

---

[1] Artikelen 22 en 24 van de interoprichtlijn.
[2] Artikelen 23 en 25 van de interoprichtlijn.
[3] Artikelen 22, eerste lid, en 24 eerste lid, interoprichtlijn.
[4] Kamerstukken II 2009/10, 32 289, nr. 3.

(volledig) TSI-conform of niet (volledig) TSI-conform is. Met het onderhavige wetsvoorstel wordt geregeld dat de Nederlandse regelgeving op dit punt aansluit bij de interoperabiliteitsrichtlijn. Er ontstaan daarmee vier typen vergunningen voor indienststelling:

- Een vergunning voor indienststelling voor een TSI-conform spoorvoertuig
- Een aanvullende vergunning voor indienststelling voor een TSI-conform spoorvoertuig
- Een vergunning voor indienststelling voor een niet-TSI-conform spoorvoertuig
- Een aanvullende vergunning voor indienststelling voor een niet-TSI-conform spoorvoertuig.

Zoals in de eerdergenoemde memorie van toelichting[5] al werd opgemerkt hebben de onderhavige wijzigingen hetzelfde, door de interoperabiliteitsrichtlijn voorgeschreven, resultaat als de eenvoudigere bepalingen in de Spoorwegwet zoals die voorheen golden.

Richtlijn 2012/34/EU

Voor de toelichting op de wijziging van de Spoorwegwet ter nadere implementatie van een drietal eisen uit artikel 55, derde lid, tweede, derde en vijfde alinea, van deze richtlijn, wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel Q, van deze memorie.

2. Uitvoering en handhaving

Er gaat, voor beschikking op aanvraag in afwijking van artikel 4:14 van de Awb, een maximale termijn van vier maanden gelden waarbinnen de ILT haar besluiten neemt. In de praktijk werd al aan de kortere termijn van acht weken voldaan. Er worden dan ook geen uitvoeringsproblemen verwacht. Er ontstaat echter wel een situatie dat de ILT haar besluiten in de spoorwegsector neemt volgens de maximale termijnen van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en in andere sectoren haar besluiten neemt volgens de standaardtermijnen van de Awb.

De nadere implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn betreft met name de scheiding van vergunningen voor TSI-conforme en niet-TSI-conforme spoorvoertuigen. Ingevolge artikel 76, eerste lid, van de Spoorwegwet is de Minister van Infrastructuur en Milieu bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de in dit voorstel van wet wat de implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn betreft opgenomen verplichtingen. Met dit wetsvoorstel wordt verder geregeld, dat de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 77, eerste lid, van de Spoorwegwet een bestuurlijke boete opleggen ter zake van overtreding van de vergunningplicht in artikel 36b, eerste lid (nieuw), van de Spoorwegwet.

Voor een toelichting op de uitvoering en handhaving in het kader van de wijziging van de Spoorwegwet ter implementatie van richtlijn 2012/34/EU, wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel Q, van deze memorie.

Overigens worden met dit wetsvoorstel in de handhavingmethodiek van de Spoorwegwet geen wijzigingen doorgevoerd.

---

[5] Kamerstukken II 2009/10, 32 289, nr. 3.

3. Gevolgen

3.1 Regeldrukeffecten

Dit wetsvoorstel regelt alleen verplichtingen voor de ILT en voor leden van de ACM. Het wetsvoorstel leidt daarom niet tot enige verhoging of verlaging van administratieve lasten voor de burger of het bedrijfsleven en heeft geen bedrijfseffecten.

Aangezien ILT in de praktijk al voldoet aan de maximale termijn die voor ILT gaat gelden bij het nemen van besluiten, heeft de nadere implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn geen financiële gevolgen voor het Rijk.

In Nederland bepaalt in eerste instantie de aanvrager of er een vergunning voor een TSI-conform spoorvoertuig of een niet-TSI-conform spoorvoertuig wordt aangevraagd. De ILT bepaalt of de vergunning in behandeling wordt genomen of dat deze wordt geweigerd en neemt hierbij in overweging of de correcte aanvraag is gedaan. Er ontstaan mogelijk extra lasten bij weigering van de aanvraag als de ILT van mening is dat een de aanvrager een andere procedure had moeten volgen. In het geval dat dit niet leidt tot dienovereenkomstige wijziging van de aanvraag, betreffen extra lasten in dat geval een nieuwe aanvraag en alle aanpassingen die hiervoor nodig zijn. Bij het in behandeling nemen van een TSI-conforme aanvraag of een niet-TSI-conforme aanvraag zijn de bedrijfslasten vergelijkbaar met de huidige lasten.

De invoering van het vergunningstelsel voor TSI-conforme respectievelijk niet TSI-conforme spoorvoertuigen heeft tot gevolg dat de artikelen 41 en 42 van het Besluit spoorverkeer moeten worden gewijzigd. Verder moet de Regeling tarieven Spoorwegwet worden gewijzigd, zodat de ILT voor de behandeling van de betrokken vergunningaanvragen een tarief kan heffen.
Tenslotte wordt, ter implementatie van de artikel 23, derde lid, en artikel 25, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn, die beide betrekking hebben op de informatie die bij de aanvraag voor een aanvullende vergunning voor indienststelling voor een niet-TSI-conform spoorvoertuig moet worden overgelegd, de Regeling indienststelling spoorvoertuigen gewijzigd.

De nadere implementatie van artikel 55, derde lid, laatste alinea, van richtlijn 2012/34/EU heeft geen financiële gevolgen voor het Rijk.

3.2 Gevolgen voor het milieu

Dit wetsvoorstel heeft geen gevolgen voor het milieu.

4. Advisering en consultatie

De ILT heeft het ontwerpwetsvoorstel getoetst op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid. De toetsing heeft er mede toe geleid dat het wetsvoorstel is gewijzigd op de toegankelijkheid en inzichtelijkheid: de verwijzingen in de artikelen in het wetsvoorstel naar de bepalingen uit de richtlijnen zijn zoveel mogelijk vervangen door letterlijk de bepalingen uit de richtlijn over te nemen. Ook wijst de ILT er op dat de wijzigingen de taak van de ILT bemoeilijken. De ILT is bij de uitvoering van haar taken ook gehouden aan de Awb. De processtappen van de richtlijnen en de Awb verschillen op punten. In het kader van de 1-op-1 implementatie van de betrokken richtlijnen is een en ander echter onvermijdelijk.

Het wetsvoorstel bevat geen taken of bevoegdheden voor de ACM. Daarom is de ACM geen uitvoerings- en handhaafbaarheidstoets gevraagd. Wel is het wetsvoorstel ter informatie gestuurd. Dat heeft niet tot opmerkingen van de ACM geleid.

5. Overgangsrecht en inwerkingtreding

Kortheidshalve wordt voor een toelichting op het overgangsrecht verwezen naar de toelichting op onderdeel T (artikel 123a (nieuw) Spoorwegwet) van de artikelsgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel en voor een toelichting op de inwerkingtreding naar de toelichting op artikel II van de artikelsgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel I

Onderdelen A tot en met D, J (deels), K,L (deels), M (deels),O en P (implementatie artikel 17, eerste lid, spoorwegveiligheidsrichtlijn) (artikelen 6, vierde lid, 8, zevende lid (nieuw), 9, zevende en achtste lid (nieuw), 12, vijfde lid, onderdeel b, 36a, derde lid (nieuw), 37, achtste lid (nieuw), 37a, vijfde en zesde lid (beide nieuw), 37b, elfde lid (nieuw), 43, derde lid (nieuw), en 44, tweede lid (nieuw), van de Spoorwegwet)

Ingevolge artikel 16, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn heeft de veiligheidsinstantie ten minste de volgende taken:

a) zij verleent toestemming om de subsystemen van structurele aard die volgens artikel 15 van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn deel uitmaken van het trans-Europese spoorwegsysteem, in dienst te stellen en controleert of deze subsystemen overeenkomstig de relevante essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden;
c) zij ziet erop toe dat de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de essentiële eisen vervat in artikel 12 van richtlijn 96/48/EG en richtlijn 2001/16/EG;
d) zij verleent toestemming om nieuw of ingrijpend aangepast rollend materieel waarop nog geen technische specificatie inzake interoperabiliteit van toepassing is, in gebruik te nemen;
e) zij is belast met de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de desbetreffende onderdelen van veiligheidscertificaten en van veiligheidsvergunningen die zijn verleend overeenkomstig artikel 10 en 11 en controleert of aan de daarin vervatte voorwaarden en eisen is voldaan en of de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen handelen overeenkomstig de communautaire en nationale voorschriften;
f) zij volgt, bevordert en – in voorkomend geval -handhaaft en ontwikkelt het regelgevingskader voor veiligheid, inclusief het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften;
g) zij ziet erop toe dat voertuigen naar behoren geregistreerd worden in het Nationale Voertuigen Register en dat de daarin opgenomen informatie inzake veiligheid nauwkeurig is en regelmatig wordt bijgewerkt.

In het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport zijn in artikel 3, onderdeel a, de taken van de veiligheidsinstantie, bedoeld in artikel 3, onderdeel g, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn aan de ILT opgedragen. Artikel 3, onderdeel g, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn omvat ook de taken uit artikel 16, tweede lid, van die richtlijn.

De taken uit artikel 16, tweede lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn houden verband met het volgende:

1. Artikel 16, tweede lid, onderdelen a, c en d, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn betreft:
   a. de ontheffing van krachtens artikel 6, eerste lid, Spoorwegwet bij amvb bepaalde regels (artikel 6, vierde lid, Spoorwegwet) ten aanzien van de basiskwaliteit van hoofdspoorweginfrastructuur,
   b. verleningen van de vergunning voor indienststelling van hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 8, eerste lid, Spoorwegwet),
   c. de ontheffing voor het geheel of gedeeltelijk buiten toepassing laten van een of meer technische specificaties inzake interoperabiliteit (artikel 8, derde lid, Spoorwegwet),
   d. de ontheffing van de vergunningplicht voor de indienststelling (artikel 8, zevende lid, Spoorwegwet),
   e. de indiening van het informatiedossier respectievelijk de vergunning voor de indienststelling van vernieuwde of verbeterde hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 9, eerste lid, Spoorwegwet),
   f. het geheel of gedeeltelijk buiten toepassing laten van een of meer technische specificaties inzake interoperabiliteit (artikel 9, vijfde lid, Spoorwegwet),
   g. verlening van de vergunning van indienststelling van spoorvoertuigen (artikel 36, eerste lid, Spoorwegwet,
   h. het buiten toepassing laten van een technische specificatie inzake interoperabiliteit (artikel 36, vierde lid, Spoorwegwet),
   i. verlening van de aanvullende vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig (artikel 36, vijfde lid, Spoorwegwet),
   j. de ontheffing van voorschriften, bedoeld in artikel 36, derde lid, onderdelen a, b, c en e, en vijfde lid, Spoorwegwet (artikel 36, negende en tiende lid, Spoorwegwet),
   k. verlening van de (aanvullende) vergunning voor indienststelling van een type spoorvoertuig (artikel 37a, eerste en tweede lid, Spoorwegwet),
   l. de schorsing of intrekking van de (aanvullende) vergunning voor indienststelling van een type spoorvoertuig (artikel 37a, derde lid, Spoorwegwet),
   m. de noodzaak van een (nieuwe) vergunning voor indienststelling van een vernieuwd of verbeterd spoorvoertuig (artikel 37b, derde lid, Spoorwegwet),
   n. het buiten toepassing laten van een of meer vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit (artikel 37b, vijfde lid, Spoorwegwet),
   o. het nemen van maatregelen als de fabrikant van interoperabiliteitsonderdelen en zijn in Nederland gevestigde gemachtigde in verzuim handelen (artikel 43, tweede lid, Spoorwegwet), en
   p. het nemen van maatregelen als een interoperabiliteitsonderdeel de veiligheid in gevaar brengt (artikel 44, eerste lid, Spoorwegwet).

2. Artikel 16, tweede lid, onderdeel e, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn betreft:
   a. de veiligheidsvergunning (artikel 16a, eerste lid, Spoorwegwet),
   b. het intrekken van de veiligheidsvergunning indien het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder niet meer aan de desbetreffende eisen voldoet (artikel 16a, vierde lid, Spoorwegwet),
   c. verlening van het veiligheidscertificaat (artikel 32, eerste lid, Spoorwegwet),
   d. verlening van het veiligheidscertificaat, in het geval de beheerder al beschikt over een veiligheidsvergunning (artikel 32, derde lid, Spoorwegwet),
   e. schorsing, intrekking of wijziging van het veiligheidscertificaat (artikel 33, derde en vierde lid, Spoorwegwet),
   f. verlening van het proefcertificaat (artikel 34, eerste lid, Spoorwegwet).

Hierop wordt hierna nader ingegaan bij de toelichting op artikel I, onderdelen E tot en met H.

3. Artikel 16, tweede lid, onderdeel f, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn betreft feitelijk handelen en is daarom niet in regelgeving geïmplementeerd;

4. Artikel 16, tweede lid, onderdeel g, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn betreft:
   a. de inschrijving in het voertuigregister (artikel 37, tweede lid, Spoorwegwet),
   b. het schrappen van de inschrijving (artikel 37, zevende lid, Spoorwegwet).

Op grond van artikel 17, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn dient de veiligheidsinstantie al haar besluiten te nemen binnen vier maanden nadat de vereiste informatie is verstrekt.

In artikel 4:13 van de Awb is onder meer als algemene regel bepaald dat beschikkingen binnen een redelijke termijn na ontvangst van de aanvraag moeten worden gegeven. Indien, bij het ontbreken van een bij wettelijk voorschrift bepaalde termijn, een beschikking niet binnen acht weken kan worden gegeven, stelt het bestuursorgaan de aanvrager daarvan in kennis en noemt het daarbij een redelijke termijn waarbinnen de beschikking wel tegemoet kan worden gezien (artikel 4:13, tweede lid, juncto artikel 4:14, derde lid, Awb). In de Awb is geen vast maximum gekoppeld aan die redelijke termijn. Dat is voor dit geval niet in overeenstemming met de verplichting van de veiligheidsinstantie om al haar besluiten binnen vier maanden te nemen overeenkomstig artikel 17, eerste lid, van de richtlijn.

Door wijziging van de artikelen 8, zevende lid (nieuw), 9, zevende en achtste lid (nieuw), 12, vijfde lid, onderdeel b, 36a, derde lid (nieuw), 37, achtste lid (nieuw), 37a, vijfde en zesde lid (beide nieuw), 37b, elfde lid (nieuw), 43, derde lid (nieuw), en 44, tweede lid (nieuw), Spoorwegwet wordt de verplichting voor de veiligheidsinstantie uit artikel 17, eerste lid, van de richtlijn om binnen vier maanden een besluit te nemen, geïmplementeerd. Zoals in paragraaf 1 van deze memorie al is toegelicht, wordt bij de implementatie onderscheid gemaakt tussen beschikkingen op aanvraag en overige beschikkingen.

Onderdelen E tot en met H (implementatie artikel 12, eerste lid, spoorwegveiligheidsrichtlijn)
(artikelen 16a, derde lid (nieuw), 32, vierde lid (nieuw), 33, vijfde lid (nieuw) en 34, vierde lid, Spoorwegwet)

Artikel 12, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn luidt als volgt: «De veiligheidsinstantie besluit onverwijld, – en uiterlijk vier maanden nadat alle in dit artikel verlangde informatie en de door de veiligheidsinstantie gevraagde aanvullende informatie is verstrekt –, over aanvragen van veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen. Wordt aanvullende informatie verlangd, dan verstrekt de aanvrager die zonder uitstel.»

In artikel 4:13, eerste lid, van de Awb is onder meer als algemene regel bepaald dat beschikkingen binnen een redelijke termijn na ontvangst van de aanvraag moeten worden gegeven. Indien, bij het ontbreken van een bij wettelijk voorschrift bepaalde termijn, een beschikking niet binnen acht weken kan worden gegeven, stelt het bestuursorgaan de aanvrager daarvan in kennis en noemt het daarbij een redelijke termijn waarbinnen de beschikking wel tegemoet kan worden gezien (artikel 4:13, tweede lid, juncto artikel 4:14, derde lid, Awb). In de Awb is geen maximumtermijn

gekoppeld aan die redelijke termijn. Dat druist in tegen de verplichting van de veiligheidsinstantie om al haar besluiten uiterlijk vier maanden te nemen overeenkomstig artikel 12, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

In artikel 4:15 van de Awb is geregeld dat de termijn voor het geven van een beschikking wordt opgeschort met ingang van de dag waarop het bestuursorgaan de aanvrager uitnodigt de aanvraag aan te vullen tot de dag waarop de aanvraag is aangevuld of de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken. De regeling in artikel 12, eerste lid van de spoorwegveiligheidsrichtlijn wijkt af van de regeling in artikel 4:15 Awb: de termijn van vier maanden wordt, anders dan in de Awb, niet opgeschort, maar begint opnieuw te lopen vanaf het moment dat de aanvullende informatie is verschaft.

Veiligheidsvergunningen respectievelijk -certificaten zijn in de Spoorwegwet geregeld in de artikel 16a respectievelijk artikel 32. Het proefcertificaat is geregeld in artikel 34 van de Spoorwegwet. Door wijziging van artikel 16a, derde lid (nieuw), artikel 32, vierde lid, (nieuw), artikel 33, vijfde lid (nieuw) en een te wijzigen artikel 34, vierde lid, van de Spoorwegwet wordt de verplichting voor de veiligheidsinstantie uit artikel 12, eerste lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn om uiterlijk vier maanden een besluit te nemen over aanvragen van veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen nadat de (aanvullende) informatie is verschaft, geïmplementeerd. Zoals in paragraaf 1 van deze memorie al is toegelicht, wordt bij de implementatie onderscheid gemaakt tussen beschikkingen op aanvraag en overige beschikkingen.

Onderdeel I (implementatie artikel 22, tweede lid, onder a, interoperabiliteitsrichtlijn)
(artikel 36, eerste en derde lid, Spoorwegwet)

Artikel 36 van de Spoorwegwet regelt de procedure voor een vergunning voor indienststelling voor TSI-conforme spoorvoertuigen, als bedoeld in artikel 22 van de interoperabiliteitsrichtlijn, en de procedure voor een aanvullende vergunning voor indienststelling voor die spoorvoertuigen, als bedoeld in artikel 23 van de interoperabiliteitsrichtlijn, die volledig in overeenstemming zijn met de TSI's.

In artikel 22, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn is bepaald dat dat artikel van toepassing is op spoorvoertuigen die voldoen aan alle relevante TSI's die op het moment van indienststelling van het spoorvoertuig van kracht zijn, op voorwaarde dat de essentiële eisen voor een groot deel in deze TSI's zijn opgenomen en dat de relevante TSI inzake rollend materieel in werking is getreden en van toepassing is. Sinds de inwerkingtreding van de interoperabiliteitsrichtlijn in 2008 is het aantal TSI's dat in werking is, de eisen die daarin zijn opgenomen en het aantal TSI's inzake rollend materieel dat in werking is getreden dusdanig omvangrijk dat de desbetreffende (aanvullende) vergunningplicht voor het grootste deel van alle spoorvoertuigen van toepassing is.

Artikel 22, tweede lid, onderdeel a, van de interoperabiliteitsrichtlijn bepaalt dat de nationale veiligheidsinstantie de vergunning zonder verdere controles moet afgeven als voor alle structurele subsystemen van een spoorvoertuig een EG-keuringsverklaring is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk IV van de interoperabiliteitsrichtlijn. In dat geval zijn de controles van die subsystemen immers al uitgevoerd in het kader van de vergunningverlening van die subsystemen. De desbetreffende verplichting is opgenomen in het voorgestelde artikel 36, derde lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet.

Onderdeel J (deels) (implementatie van de artikelen 21, zevende, achtste en negende lid, en 23, derde, vijfde en zesde lid, 24 en 25 van de interoperabiliteitsrichtlijn)
(artikel 36a en artikel 36b (nieuw) Spoorwegwet)

In de memorie van toelichting bij de Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG[6] is ten aanzien van de indienststelling van spoorvoertuigen uiteengezet dat het onderscheid tussen TSI-conforme spoorvoertuigen en niet-TSI-conforme spoorvoertuigen van de interoperabiliteitsrichtlijn niet wordt gemaakt, omdat dat tot zeer ingewikkelde en moeilijk te hanteren bepalingen in de Spoorwegwet zou leiden. De in vergelijking met de interoperabiliteitsrichtlijn simpelere regeling in de Spoorwegwet heeft wel tot het resultaat geleid dat de interoperabiliteitsrichtlijn voorschrijft.

Ter uitvoering van de eerdergenoemde pilot van de Europese Commissie en de in dat kader gedane toezegging wordt het onderscheid in de vergunningen tussen TSI-conforme en niet-TSI-conforme spoorvoertuigen in de Spoorwegwet geïmplementeerd in de artikelen 36, eerste lid (TSI-conforme spoorvoertuigen) en 36b, eerste lid (nieuw) (niet-TSI-conforme spoorvoertuigen).

In de artikelen 36, elfde lid (nieuw), en 36b, achtste lid (nieuw), is voorzien in de mogelijkheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen over de toepassing van deze artikelen. In overleg met de ILT zal worden bezien of de uitvoering van het onderscheid aanleiding geeft tot het stellen van nadere regels.

Artikel 36a (nieuw) van de Spoorwegwet:
Ten aanzien van de aanvullende vergunning voor TSI-conforme spoorvoertuigen bepaalt artikel 23, vijfde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn dat de nationale veiligheidsinstantie na de goedkeuring van het in artikel 27 van de interoperabiliteitsrichtlijn bedoelde referentiedocument uitsluitend controle kan uitvoeren op grond van de nationale regels voor groep B of C die in dat document voorkomen. Deze eis wordt in artikel 36a, tweede lid, van de Spoorwegwet opgenomen.

Op grond van artikel 36a, eerste lid, bepaalt de Minister van Infrastructuur en Milieu de draagwijdte en de inhoud van de op grond van dat artikellid gevraagde aanvullende informatie, risicoanalysen en tests pas na raadpleging van degene die de aanvullende vergunning voor de indienststelling van een type spoorvoertuig heeft aangevraagd. Op grond van het voorgestelde artikel 36a, eerste lid, van de Spoorwegwet in samenhang met artikel 23, zesde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn is de infrastructuurbeheerder verplicht al het mogelijke te doen om ervoor te zorgen dat eventuele tests plaatsvinden binnen drie maanden na de aanvraag van degene die de aanvullende vergunning voor typegoedkeuring heeft aangevraagd. Deze verplichting is een inspanningsverplichting. Voor het uitvoering van de tests moeten treinpaden en capaciteit worden aangevraagd. Normaliter lukt het toestaan daarvan binnen drie maanden. Het wordt echter ingewikkelder en tijdrovender als bepaalde tests in buitendienststelling van de spoorweg moeten plaatsvinden, bijvoorbeeld als de baanapparatuur uit moet staan of er zeep op het spoor moet worden gesmeerd voor remtesten.

[6] Kamerstukken II 2009/10, 32 289, nr. 3.

De Minister is op grond van het artikel 36a, eerste lid, van de Spoorwegwet bevoegd van een ieder medewerking te vorderen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden. Deze bevoegdheid is opgenomen ter implementatie van artikel 23, zesde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn, om zo nodig te kunnen waarborgen dat de tests plaatsvinden.

Ten behoeve van de vergunningsprocedure voor de indienststelling van spoorvoertuigen delen de Lidstaten ingevolge artikel 27 van de interoperabiliteitsrichtlijn de nationale voorschriften via een zogenaamd referentiedocument. Die indeling, gebeurt overeenkomstig bijlage VII bij de interoperabiliteitsrichtlijn, in de volgende categorieën:

A.

- nationale normen;
- nationale voorschriften die op het gebied van veiligheid als gelijkwaardig worden beschouwd met de nationale voorschriften van andere landen;

B.

voorschriften die niet onder categorie A of C vallen of niet daarin zijn ingedeeld,

C.

voorschriften met betrekking tot technische kenmerken van de infrastructuur die strikt noodzakelijk zijn om een veilige en interoperabele exploitatie op het hoofdspoorwegennet te kunnen waarborgen.

Het referentiedocument moet door de Europese Commissie worden goedgekeurd (artikel 27, vierde lid, interoperabiliteitsrichtlijn). Na goedkeuring van het referentiedocument mag de Minister van Infrastructuur en Milieu aanvullende informatie, risicoanalysen of tests alleen eisen op basis van de in de categorieën B of C van het referentiedocument opgenomen nationale voorschriften.

De interoperabiliteitsrichtlijn bevat in artikel 23, derde lid, een aantal van de Awb afwijkende termijnen ten aanzien van het nemen van besluiten op de aanvraag om een aanvullende vergunning voor indienststelling van TSI-conforme spoorvoertuigen. Die termijnen zijn opgenomen in het voorgestelde artikel 36a, vierde lid, (nieuw) van de Spoorwegwet.

In artikel 21, zevende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn is geregeld dat een aanvrager binnen een termijn van een maand na de ontvangst van de weigering van de (aanvullende) vergunningverlening bezwaar kan indienen. Deze regeling wijkt af van de regeling in de artikelen 6:7, 7:1 en 6:1 van de Awb. De regeling uit artikel 21, zevende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn is overgenomen in de voorstellen voor artikel 36a, vijfde lid, voor TSI-conforme spoorvoertuigen.

Artikel 21, achtste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn regelt dat, wanneer de bevoegde nationale veiligheidsinstantie niet binnen de voorgeschreven termijn een besluit neemt, de aanvullende vergunning voor de indienststelling van het desbetreffende spoorvoertuig van rechtswege drie maanden na afloop van die termijn wordt geacht te zijn verleend. Deze vergunningverlening van rechtswege is in het wetsvoorstel in artikel 36a, zesde lid, van de Spoorwegwet opgenomen voor wat betreft TSI-conforme spoorvoertuigen.

Artikel 21, negende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn bepaalt dat de nationale veiligheidsinstantie die voornemens is een door haar verleende (aanvullende) vergunning tot indienststelling of een van rechtswege verleende (aanvullende) vergunning in te trekken, daarvoor gebruik maakt van de procedure voor de herziening van veiligheidscertificaten, bedoeld in artikel 10, vijfde lid, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De verplichting om van die procedure gebruik te maken is in het wetsvoorstel geïmple-

menteerd in artikel 36a, zevende lid, van de Spoorwegwet voor TSI-conforme spoorvoertuigen).

Artikel 36b (nieuw) van de Spoorwegwet:
Artikel 36b regelt de vergunning voor indienststelling voor niet-TSI-conforme spoorvoertuigen, als bedoeld in artikel 24 van de interoperabiliteitsrichtlijn, en de aanvullende vergunning voor indienststelling voor die spoorvoertuigen, als bedoeld in artikel 25 van die richtlijn. Het artikel is daarmee van toepassing op spoorvoertuigen die niet voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van indienststelling van het spoorvoertuig van kracht zijn, met inbegrip van spoorvoertuigen waarvoor afwijkingen gelden, of wanneer een belangrijk gedeelte van de essentiële eisen niet is opgenomen in één of meer TSI's (artikel 24, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn). Sinds de inwerkingtreding van de interoperabiliteitsrichtlijn in 2008 is een belangrijk deel van de essentiële eisen opgenomen in TSI's. Artikel 36b van de Spoorwegwet zal daarom in de praktijk alleen van toepassing zijn op spoorvoertuigen die op het ogenblik van indienststelling niet voldoen aan de TSI's die op dat moment van kracht zijn en op spoorvoertuigen waarvoor afwijkingen gelden.

In artikel 36b, tweede lid, is geregeld dat de Minister van Infrastructuur en Milieu bij de vergunningverlening voor niet-TSI-conforme spoorvoertuigen handelt overeenkomstig artikel 24, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn: de vergunningverlening gebeurt als volgt:
– voor de technische aspecten die onder een eventuele TSI vallen wordt de Europese Gemeenschap-keuringsprocedure uit artikel 18 van de richtlijn toegepast;
– voor de andere technische aspecten gelden nationale voorschriften waarvan overeenkomstig artikel 17, lid 3, van de richtlijn en artikel 8 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn kennis is gegeven.

In artikel 25, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn is bepaald dat de nationale veiligheidsinstantie om aanvullende informatie kan verzoeken, om de uitvoering van risicoanalyses of om tests op het netwerk. Dit om te controleren of de in artikel 25, tweede lid, onderdelen c en d, van de interoperabiliteitsrichtlijn bedoelde informatie inzake het spoorvoertuig voldoet aan de geldende nationale veiligheidsvoorschriften zoals deze overeenkomstig artikel 8 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn aan de Commissie zijn meegedeeld. Deze bevoegdheid wordt geïmplementeerd in het voorgestelde artikel 36b, vierde lid, van de Spoorwegwet.
Ook hier mag de Minister van Infrastructuur en Milieu na goedkeuring van het referentiedocument de controle alleen eisen op basis van de in de categorieën B of C van het referentiedocument opgenomen nationale voorschriften.

In artikel 25, vijfde lid, bevat de interoperabiliteitsrichtlijn een aantal van de Awb afwijkende termijnen voor de besluiten op aanvraag om een aanvullende vergunning voor indienststelling van niet-TSI-conforme spoorvoertuigen. Die termijnen zijn, zoals in onderdeel 1 van deze memorie als is toegelicht ten aanzien van beschikkingen op aanvraag, opgenomen in het voorgestelde artikel 36b, zesde lid, van de Spoorwegwet.

Artikel 21, zevende, achtste en negende lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn is voor niet-TSI-conforme spoorvoertuigen geregeld in artikel 36b, zevende lid, (nieuw) van de Spoorwegwet middels een verwijzing naar artikel 36a van de Spoorwegwet. Kortheidshalve wordt verwezen naar de toelichting op artikel 36a (nieuw) van de Spoorwegwet.

Onderdeel L (deels) (implementatie artikel 26, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn)
(artikel 37a, derde lid (nieuw), van de Spoorwegwet)

Artikel 26, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn bepaalt onder meer dat, indien de desbetreffende bepalingen in TSI's en nationale voorschriften op grond waarvan voor een voertuigtype een vergunning is afgegeven, zijn gewijzigd, het aan de lidstaten is te besluiten of reeds afgegeven vergunningen voor spoorvoertuigen geldig blijven of moeten worden vernieuwd. De desbetreffende werkwijze is opgenomen in het voorstel voor een te wijzigen derde lid in artikel 37a van de Spoorwegwet.

Ingevolge artikel 26, derde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn mogen de criteria die de nationale veiligheidsinstantie in geval van een vernieuwde vergunning controleert alleen betrekking hebben op de gewijzigde voorschriften in de TSI's en nationale voorschriften. In genoemd te wijzigen derde lid is deze verplichting uit de richtlijn opgenomen.

De vernieuwing van de typegoedkeuring heeft geen invloed op de voertuigvergunningen die op grond van eerder goedgekeurde typen werden afgegeven.

Onderdeel M (deels) (implementatie artikel 20, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn)
(artikel 37b, tiende lid (nieuw), van de Spoorwegwet)

In artikel 20, eerste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn is bepaald dat een besluit ten aanzien van de noodzaak voor een nieuwe (aanvullende) vergunning als gevolg van de vernieuwing of verbetering van een spoorvoertuig moet worden genomen uiterlijk vier maanden na ontvangst van de aanvrager van het volledige informatiedossier ten aanzien van die vernieuwing of verbetering. Deze termijn wordt geïmplementeerd in artikel 37b, tiende lid (nieuw), van de Spoorwegwet.

Onderdeel N (implementatie artikel 11, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn)
(artikel 39, tweede lid (nieuw), van de Spoorwegwet)

Artikel 11, vierde lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn bepaalt dat reserveonderdelen voor subsystemen die reeds in dienst zijn gesteld als de desbetreffende TSI van kracht wordt, in die subsystemen mogen worden aangebracht zonder dat zij de procedure hoeven te volgen voor beoordeling van de overeenstemming en van de geschiktheid voor gebruik zoals in de desbetreffende TSI is beschreven en zonder dat voor dat onderdeel het desbetreffende certificaat is afgegeven. Artikel 11, vierde lid, wordt geïmplementeerd door middel van het voorgestelde nieuwe tweede lid in artikel 39 van de Spoorwegwet. Het artikellid regelt dat de genoemde procedure niet geldt voor de desbetreffende reserveonderdelen van subsystemen.

Onderdeel Q (implementatie artikel 5, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn)
(artikel 47 (nieuw) van de Spoorwegwet)

Artikel 5, tweede lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn bevat de eis dat de subsystemen overeenkomstig de richtlijn met de op het moment van inwerkingtreding, vernieuwing of verbetering geldende TSI's overeenstemmen. Deze conformiteit moet tijdens het gebruik van het subsysteem ononderbroken gehandhaafd blijven. Artikel 47 van de Spoorwegwet regelt nu nog de conformiteit alleen voor de spoorvoertuigen. Artikel 47

van de Spoorwegwet wordt volgens dit wetsvoorstel zodanig gewijzigd dat de eis van conformiteit met de geldende TSI's altijd geldt en dat de eis geldt voor alle onderdelen van het hoofdspoorwegsysteem.

Onderdeel R (implementatie artikel 55, derde lid, tweede, derde en vijfde alinea, Richtlijn 2012/34/EU)
(artikel 71a (nieuw) Spoorwegwet)

Richtlijn 2012/34/EU is geïmplementeerd in de Wet van 30 september 2015 tot wijziging van de Spoorwegwet en enkele andere wetten (Stb. 2015, 361). Artikel 55 van die richtlijn bevat diverse eisen die de onafhankelijkheid van de toezichthouder op de spoormarkt borgen. In de memorie van toelichting[7] bij het voorstel voor die wet is ingegaan op de wijze van implementatie daarvan. Ten aanzien van drie van die eisen uit artikel 55, derde lid, is aangegeven dat die in het Relatiestatuut ACM en Ministers 2013 of in het Bestuursreglement geïmplementeerd zouden worden. Het betreft de kennis en ervaring van bestuursleden, de eis dat een bestuurslid zich onthoudt van besluitvorming indien het een onderneming uit de spoorsector betreft waarmee dat lid gedurende een jaar voorafgaand aan de start van de procedure een directe of indirecte band onderhield en een afkoelingsperiode na het verlaten van de ACM. Voor de eerstgenoemde eis is een wijziging van het Relatiestatuut ACM en Ministers in voorbereiding. De andere eis is opgenomen in het Bestuurs-reglement ACM. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State is besloten deze eisen alsnog op wetsniveau te borgen. Dit is neergelegd in het eerste en tweede lid van het voorgestelde artikel 71a Spoorwegwet. Artikel 55, derde lid, vijfde alinea, van de richtlijn bevat een zogenoemde afkoelingsperiode. Dit houdt in dat degenen die gaan over de door de toezichthouder te nemen besluiten op het gebied van spoor gedurende een periode van ten minste een jaar niet in dienst mogen treden bij een gereguleerde onderneming of instantie. Aangenomen kan worden dat het hierbij gaat om een onderneming of instantie in de spoorsector. De richtlijn betreft immers alleen deze sector. In Nederland betreft het de leden van ACM. Bij de benoeming van deze leden zijn dergelijke afspraken omtrent het in dienst treden bij een bedrijf waarop de ACM toezicht houdt, bij hun benoeming schriftelijk aan hen medegedeeld. In bovengenoemde memorie van toelichting is aangegeven dat het verbod uit de richtlijn – ook – zal worden opgenomen in het Relatiestatuut ACM en Ministers 2013. Tot op heden is een dergelijke wijziging echter niet doorgevoerd en lijkt die op korte termijn lastig te realiseren. Regeling in de Spoorwegwet biedt derhalve een betere borging van het verbod, bedoeld in artikel 55, derde lid, vijfde alinea, van de richtlijn en komt de kenbaarheid ten goede. Het voorgestelde artikel 71a, derde lid, Spoorwegwet bevat die voorziening. De Minister van Infrastructuur en Milieu ziet toe op de naleving van deze bepaling. Dat vloeit voort uit – het bestaande – artikel 69 van de Spoorwegwet. De andere vereisten van artikel 55 van de richtlijn zijn reeds wettelijk geborgd in de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt.

Onderdeel S (handhaving artikel 36b, eerste lid, (nieuw) Spoorwegwet implementatie)
(wijziging artikel 77 van de Spoorwegwet)

In lijn met de regeling in artikel 77, eerste lid, van de Spoorwegwet voor de vergunningplicht in de artikelen 36, eerste lid, 37, eerste lid en 37b, eerste lid, van de Spoorwegwet zal de Minister van Infrastructuur en Milieu ook een bestuurlijke boete kunnen opleggen ter zake van

[7] Kamerstukken II 2013/14, 33 965, nr. 3.

overtreding van de vergunningplicht uit het voorgestelde artikel 36b, eerste lid, van de Spoorwegwet.

Onderdeel T
(artikel 123a (nieuw) Spoorwegwet

Op grond van het eerste lid behouden de geldige (aanvullende) vergunningen die op grond van het huidige artikel 36 van de Spoorwegwet zijn verleend, hun geldigheid.

Het tweede lid van artikel 123a (nieuw) van dit wetsvoorstel regelt dat aanvragen voor een (aanvullende) vergunning krachtens het huidige artikel 36 van de Spoorwegwet die op het moment van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel nog in behandeling zijn, worden aangemerkt als aanvragen voor een (aanvullende) vergunning op grond van artikel 36 (nieuw) van de Spoorwegwet (in het geval van TSI-conforme spoorvoertuigen) dan wel op grond van artikel 36b (nieuw) van de Spoorwegwet (in het geval van niet-TSI-conforme spoorvoertuigen). In dit geval zal de aanvrager, al dan niet desgevraagd door de ILT, een keuze moeten maken of zijn aanvraag is ingediend op grond van artikel 36 dan wel 36b van de Spoorwegwet. De Awb geeft de ILT de bevoegdheid dat bij de aanvrager alle medewerking kan worden gevorderd die redelijkerwijs nodig is. Dat omvat ook de beoordeling of de aanvraag voor de juiste vergunning is ingediend. Het is daarbij mogelijk dat de ILT bij het vragen van die gegevens en bescheiden zelf een oordeel of inschatting geeft van de relevante procedure.

Artikel II

Op grond van artikel 5, onderdeel e, van de Wet raadgevend referendum is dit voorstel van wet niet referendabel.

Met het oog op de onverwijlde (aanvullende) implementatie van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn wordt, conform Aanwijzing 174, onderdeel d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving, afgeweken van de vaste verandermomenten van regelgeving.

Transponeringstabel naar aanleiding van EU pilot 5535/13/MOVE inzake omzetting van spoorwegveiligheidsrichtlijn

Bepaling Spoorwegveiligheids-richtlijn	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 12, eerste lid	artikel 16a, derde lid (nieuw), artikel 32, vierde lid, (nieuw), artikel 33, vijfde lid (nieuw) en artikel 34, vierde lid, (nieuw) van de Spoorwegwet		
Artikel 17, eerste lid	artikelen 6, vierde lid, 8, zevende lid (nieuw), 9, zevende en achtste lid (nieuw), 36a, derde lid (nieuw), 37, achtste lid (nieuw), 37a, vijfde en zesde lid (beide nieuw), 37b, elfde lid (nieuw), 43, derde lid (nieuw), en 44, tweede lid (nieuw), Spoorwegwet		

Transponeringstabel naar aanleiding van EU pilotzaak 4491/13/MOVE inzake omzetting van interoperabiliteitsrichtlijn

Bepaling interoprichtlijn	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 5, tweede lid	Artikel 47, eerste en tweede lid, Spoorwegwet		
Artikel 11, vierde lid	Artikel 39, tweede lid, Spoorwegwet		
Artikel 20, eerste lid	Artikel 37b, tiende lid, Spoorwegwet		
Artikel 21, zevende lid	Artikelen 36a, vijfde lid, en 36b, zevende lid, Spoorwegwet		
Artikel 21, achtste lid	Artikelen 36a, zesde lid, en 36b, zevende lid, Spoorwegwet		
Artikel 21, negende lid	Artikelen 36a, zevende lid, en 36b, vijfde lid, Spoorwegwet		
Artikel 21, twaalfde lid	Artikel 41 Besluit spoorverkeer		
Artikel 22, tweede lid, onder a	Artikel 36, eerste en derde lid, onder a, (nieuw) van de Spoorwegwet		
Artikel 23, derde lid, onder a tot en met d	Artikel 27, tweede lid, Regeling indienststelling spoorvoertuigen.		
Artikel 23, vijfde lid	Artikel 36a, eerste lid, Spoorwegwet		
Artikel 23, zesde lid	Artikel 36a, eerste lid, Spoorwegwet		
Artikel 23, zevende lid	Artikel 36a, vierde lid, Spoorwegwet		
Artikel 24	Artikel 36b, tweede lid, Spoorwegwet		
Artikel 25, tweede lid, onder a tot en met d	Artikel 27, derde lid, Regeling indienststelling spoorvoertuigen		
Artikel 25, vierde lid	Artikel 36b, vierde en vijfde lid, Spoorwegwet		
Artikel 25, vijfde lid	Artikel 36b, zesde lid, Spoorwegwet		
Artikel 26, derde lid	Artikel 37a, derde lid, Spoorwegwet		

Transponeringstabel omzetting van richtlijn 2012/34/EU

Bepaling van richtlijn 2012/34/EU	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 55, derde lid, tweede, derde en vijfde alinea (voor zover het de drie eisen betreft genoemd in deze memorie)	Artikel 71a, Spoorwegwet		

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma